

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0036/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 01.04.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Mobilität im Alter stärken; hier: Antrag der CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen- Brand vom 14.03.2019		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise zu. Der Antrag vom 14.03.2019 gilt damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
X			

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	X		

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

	vollständig
	überwiegend (50% - 99%)
	teilweise (1% - 49 %)
	nicht
	nicht bekannt

Sitzbänke und Ortsteilbusse (sehr gut elektrifizierbar) unterstützen eine CO₂-freie Mobilität von Senior*innen. Die Maßnahme unterstützt gerade auch bei heißeren Sommertagen die Mobilität im Stadtteil.

Erläuterungen:

Hintergrund:

Mit Antrag vom 14. März 2019 hatte die CDU-BF Aachen-Brand beantragt, für Senior*innen Erleichterungen bei der alltäglichen Mobilität zu schaffen. Die Schwerpunkte lagen bei der Schaffung von Sitzmöglichkeiten (Bänken) an Fußwegachsen und in der Einrichtung eines Ortsbusses sowie bei grundsätzlichen Konzepten zur Seniorenmobilität.

Kontext

In den Stadtbezirken werden immer wieder einzelne Teilaspekte der Mobilität thematisiert, zuletzt v.a. Rad-Vorrang-Routen. Es wäre grundsätzlich wünschenswert, integrierte Verkehrskonzepte für die Bezirke zu erstellen, die zentrale Nutzer*innenansprüche, zentrale Ziele und die Verkehrsmittel betrachten. Dies ist bisher mit den Kapazitäten der Fachverwaltung nicht möglich gewesen. Für den Stadtbezirk Brand ist mittlerweile ein Förderantrag beantragt und bewilligt worden, um solch ein bezirkliches Verkehrskonzept erarbeiten lassen zu können. Auf die entsprechende Vorlage für die Bezirksvertretung Aachen Brand am 9.12.2020 wird verwiesen.

Der Antrag vom März 2020 unterstützt konkret das Oberziel der Verkehrsentwicklungsplanung, in Aachen und all seinen Bezirke die „Stadt der kurzen Wege“ zu stärken. Dabei ist die fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen, die in der Regel im Ortskern liegen, ein ganz wichtiger Baustein. Die Attraktivierung der Ortskerne stärkt diese gegenüber peripheren Standorten und hilft insbesondere Haushalten, die ohne Auto mobil sind. Die insbesondere älteren Senior*innen und häufig alleinlebenden Seniorinnen sind dabei eine bedeutsame Gruppe.

Verfahrensweise

Die Senior*innen kennen aus Erfahrung ihre Routen ganz genau und nutzen diese oftmals seit Jahrzehnten. Es liegt dazu ein großer, aber nicht aufgeschriebener Erfahrungsschatz vor. Die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren zeigen zugleich, dass es sehr schwer ist, dieses Individualwissen in strukturierten Verfahren zu sammeln. 2019 wurde im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität zuletzt in Brand ein Verfahren getestet (Stadtteilspaziergänge, Mängelmeldungen auf einem Stadtplan), die auf aber auf fast keine Resonanz gestoßen sind.

Was hingegen gut funktioniert ist die Artikulation von Belangen aus den Bezirksvertretungen. Die Bezirksvertreter*innen sind einerseits sehr kundig und aufmerksam, was Defizite in ihren Stadtteilen betrifft und kennen andererseits die Abläufe, um Mängel abzubauen und mit der Verwaltung gemeinsam nach Lösungswegen zu suchen. Es wird daher vorgeschlagen, die im Antrag genannten Themen Fußgängerrouen, Sitzbänke und Ortsbusse - ergänzt um den Punkt Sicherheit beim Radfahren – auch unabhängig von einem Gesamtkonzept - in den Blick zu nehmen, so wie dies auch gelebte Praxis ist.

Fußverkehr

Bisher standen für strategische Fragen des Fußverkehrs und spezielle Fußverkehrskonzept keine Ressourcen in der Verwaltung bereit. Im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Aachen wurde dieses Defizit benannt. Eine zusätzliche Stelle, die sich ausschließlich um Fußverkehrsbelange kümmert soll 2022 im FB 61 eingerichtet werden.

Von einer im Antrag vorgeschlagenen gutachterlichen Erfassung von Hauptalltagsfußwegrouten von Senior*innen wird abgeraten. Stattdessen sollten Verbesserungen im Fußverkehr pragmatisch wie folgt organisiert werden:

Relevante, konkrete Mängel im Fußverkehr werden in der Bezirksvertretung in Form von Anträgen oder Vorschlägen thematisiert. Hierzu können im Bezirk Stadtspaziergänge oder andere Formen der Sammlung von Eingaben überlegt werden. Die Verwaltung hat bereits 2019 einen speziellen Fußgängerstadtplan für den Stadtbezirk Brand angefertigt.

Die gesammelten Vorschläge würden anschließend vom Bezirksamt an die Fachverwaltung weitergeleitet und gemeinsam würden Lösungsmöglichkeiten beraten.

Der Stadtbezirk übernimmt auch die Aufgabe, gewünschte Standorte für Sitzbänke zu sammeln. Auf der Basis würde von der Verwaltung bei einer Ortsbegehung mit den notwendigen Beteiligten die Realisierbarkeit geklärt. Die Bezirksvertretung sollte dazu eine Prioritätenliste beschließen. Parallel würden durch die Fachverwaltung Finanzierungsmöglichkeiten gesucht.

Aus einem derartigen Stadtspaziergang im September 2019 nahmen Vertreter*innen von Verwaltung und Politik teil. Dabei wurde die Überquerungssituation an der Hochstraße auf Höhe von St. Donatus thematisiert und eine Verbesserung im Sinne der Fußgänger*innen gefordert. Auch an der Einmündung der Rollefstraße in die Hochstraße wurde eine Verbesserung für Fußgänger*innen gewünscht. Für die Hochstraße besteht bereits ein Fußgängerüberweg, doch sollte auch die Überquerung der Rollefstraße im Einmündungsbereich durch eine bauliche Anpassung erleichtert werden, da dort eine wichtige Schulwegbeziehung besteht. Außerdem ist auf dem angrenzenden Eckgrundstück die KiTa St. Monika.

Als gutes Beispiel wurde die unlängst umgestaltete Kreuzung des Vennbahnwegs mit der Münsterstraße betrachtet. Für die Kreuzung des Vennbahnwegs mit der Rombachstraße wurde eine Umgestaltung vorgeschlagen. Ohnehin hat die Vennbahntrasse immer mehr an Bedeutung gewonnen, das bezieht sich sowohl auf den Alltags- als auch auf den Freizeitverkehr für Fuß- und Radverkehr. Daher ist die geplante Verbreiterung die beste Möglichkeit, Nutzungskonflikten entgegen zu wirken. Sitzbänke sollten entlang der Vennbahntrasse in engen Abständen den Komfort erhöhen. Zwischenzeitlich ist eine Picknickgruppe Ecke Münsterstraße mit bezirklichen Mitteln eingerichtet worden. Auch Ecke Beckerstraße ist eine neue attraktive Sitzgelegenheit geschaffen worden.

Ortsbusse

Der Wunsch einer Ortsbusverbindung – auch gerne Marktliner genannt – gibt es schon sehr lange in Brand. In 2020 wurde die Thematik in mehreren Sitzungen der Bezirksvertretung erörtert und die SPD-Fraktion entwickelte einen konkreten Vorschlag, der sogar kurz vor der Umsetzung stand. Die Finanzierungszusage durch bezirkliche Mittel hat schließlich einen Testbetrieb ermöglicht (vgl. Beschluss in der Bezirksvertretung Brand am 02.09.2020), der am 28.11.2020 begonnen hat. Die Linie verbindet große Teile von Brand mit dem Zentrum/Markt in zwei Schleifen. Das Angebot wird an den Markttagen (dienstags und samstags) zur Vormittagszeit angeboten. Der Linienweg ist in Anlage 3 dargestellt. Der Probetrieb wird evaluiert. Wenn die Linie gut angenommen wird, soll sie in einen Regelbetrieb überführt werden.

Radfahren

In den letzten Jahren hat die Elektrounterstützung beim Radfahren gerade auch bei Senior*innen neue Begeisterung für diese Fortbewegungsart entfacht. Um die oft teuren Räder sicher abschließen zu können wurden und werden auch in Brand mehr und mehr Fahrradbügel montiert. Gleichzeitig berichtet die Polizei von vermehrtem Unfallaufkommen mit Pedelecs.

Daher möchte die Verwaltung im Kontext dieser Vorlage die Gelegenheit nutzen und darauf aufmerksam machen, dass sie verschiedene Kurse anbietet, die auch für Senior*innen sehr empfehlenswert sind. Alle Trainings sollen dazu beitragen, die Freude am Radfahren möglichst lange und sicher aufrecht zu erhalten.

Zum einen gibt es ein Trainingsprogramm für Menschen, die Fahrrad fahren können, sich jedoch unsicher fühlen und die Fahrpraxis auffrischen möchten. Zum anderen gibt es Pedelec-Kurse, um sich mit der Motorunterstützung, dem höheren Gewicht und den höheren Geschwindigkeiten von Pedelecs besser vertraut zu machen. Unter www.aachen.de/fahrrad sind die Termine und Anmeldeinformationen zu finden.

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Brand stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise zu. Der Antrag vom 14.03.2019 gilt damit als behandelt.

Anlage/n:

- Antrag der CDU-BF Aachen-Brand vom 14.03.3019
- Fußgängerstadtplan Brand
- Geplante Verläufe der Ortsbuslinie Brand